
1837
ARTES
SCIENTIA
VERITAS
LIBRARY OF THE
UNIVERSITY OF MICHIGAN
E PLURIBUS UNUM
TUEBOR
SI QUAERIS PENINSULAM AMOENAM
CIRCUMSPICE
DEPARTMENT
OF
ENGINEERING

GUIDE-PROGRAMME

DU

PREMIER

CONGRÈS INTERNATIONAL

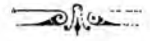
DE

Navigation Intérieure

qui se tiendra

A BRUXELLES

du 24 Mai au 2 Juin 1885



BRUXELLES
IMPRIMERIE H. LUPPENS, PÈRE
Dr CH. MALADRY
38, RUE DES FOULONS, 38

1885

Ministère de l'Agriculture, de l'Industrie et des Travaux publics

---

CONGRÈS INTERNATIONAL DE NAVIGATION INTÉRIEURE

EN 1885

Bruxelles, le 21 mars 1885.

RAPPORT AU ROI.

SIRE,

L'accroissement rapide de la production et la concurrence qui en est le résultat imposent, à toutes les nations industrielles, l'obligation de stimuler la consommation par l'abaissement du prix des produits.

L'un des moyens les plus puissants d'atteindre ce résultat consiste à développer et à améliorer les voies de communication, de façon à mettre les matières premières à portée du fabricant et les produits finis à portée du consommateur.

Sous l'influence de cette vérité, les chemins de fer se sont multipliés, des lignes de navigation régulières ont été créées et des perfectionnements considérables ont été introduits dans la construction des véhicules servant au transport.

Mais si ce progrès est général, on ne peut



nier qu'il soit beaucoup plus accentué dans l'industrie des transports terrestres que dans celle des transports par rivières et canaux.

La construction des voies navigables artificielles, activement poursuivie au début de ce siècle, a été quelque peu délaissée au milieu des préoccupations causées par l'établissement des grands chemins de fer.

C'est depuis quelques années seulement que le rôle de ces utiles artères est mieux apprécié et mieux défini. Aujourd'hui, que leur supériorité économique pour le transport de la plupart des matières pondéreuses est bien reconnue, on s'est mis à l'œuvre dans beaucoup de pays et un grand nombre de canaux sont en voie d'exécution.

Déjà même de grands progrès ont été accomplis dans l'établissement ou l'amélioration des voies navigables; mais il en reste beaucoup à réaliser dans la manière de les utiliser.

Cette question mérite d'être sérieusement examinée et il m'a paru qu'elle ne pouvait mieux l'être que dans un congrès où des hommes compétents, de nations différentes, se réuniraient pour l'élucider.

Il va de soi qu'indépendamment du problème intéressant que je viens d'indiquer, le congrès aurait à discuter toutes les ques-

kerque cinq années à peine, après l'achèvement du chenal; Breskens, avant même que l'étude complète des travaux en put être faite.

D'ailleurs, les débouchés de ces deux canaux se trouvaient à des distances considérables de Bruges; Dunkerque à 65, Breskens à plus de 30 kilomètres. De plus, la dimension des ouvrages était fort exigue; de Nieuport à Dunkerque, le mouillage n'était en hiver que de 1^m 20 et descendait en été à 1 m. Sur le canal de l'Ecluse, la jauge avait été fixée à 1^m 80.

Ce n'est pas dans de telles conditions, qu'on pouvait espérer rétablir une navigation maritime quelconque.

La voie d'Ostende a dû suivre, nécessairement, les destinées du port même de cette ville. Comme lui, elle a eu à lutter contre les atterrissements — l'éternel ennemi d'Ostende — chaque fois, que pour une raison ou une autre, les chasses n'ont pu maintenir la profondeur des passes. Comme lui, elle a eu à subir la loi du vainqueur, lorsqu'à deux reprises, en 1727 et 1732, la diplomatie européenne sut arracher au gouvernement de nos provinces, les honteuses concessions que l'on sait.

Aujourd'hui la ville de Bruges se trouve en face d'un quatrième et dernier effort.

En 1877, l'auteur de cette notice a publié un avant-projet " D'une communication directe de Bruges à la mer. „

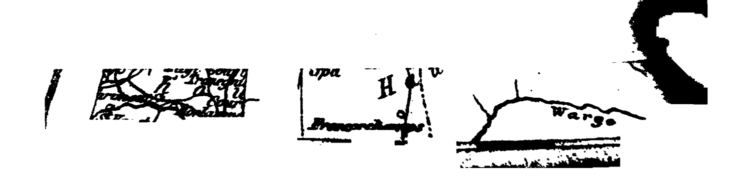
Ce projet comporte trois parties distinctes:

1° Un port en eau profonde aux environs de Heyst;

2° Un canal maritime à grande section, de ce point de la côte à la ville de Bruges;

3° des installations maritimes à Bruges.

Le port de Heyst se compose de deux jetées con-



vergentes, de 900 m. de longueur, enracinées à terre, s'avançant aux profondeurs de 7^{m} 50 sous mer basse, laissant entr'elles une surface abritée de 74 hectares.

Le canal maritime présente le même mouillage de $7^{m}50$; il a une largeur au plafond de 20 mètres et de 65 mètres à la ligne de flottaison; celle-ci se trouve placée à la cote de $3^{m}63$, du zéro d'Ostende.

Il a une longueur de 12 kilomètres, et est exclusivement alimenté par l'eau de la mer.

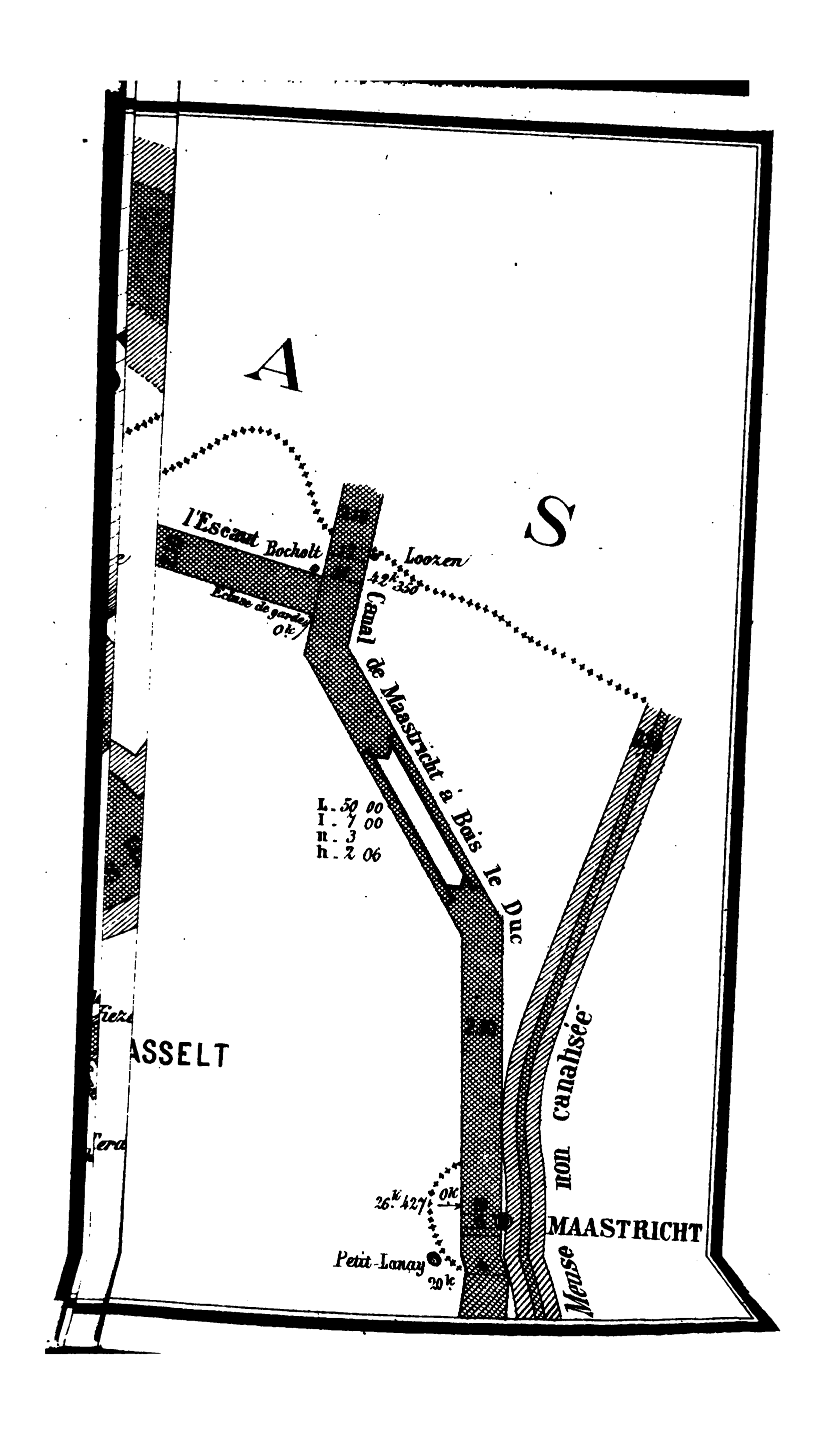
Les installations de Bruges offrent le même mouillage; elles se composent de quais de déchargement contournant un bassin, long de 1058 mètres, large de 200 mètres; de voies ferrées, de hangars, d'un bassin au bois, de calles sèches et de toutes les dépendances qui constituent un port de premier ordre.

Ce projet a été soumis à l'examen d'une commission belge et d'une commission internationale; il va être présenté à bref délai, par la ville de Bruges, à l'agréation du gouvernement et des Chambres législatives.

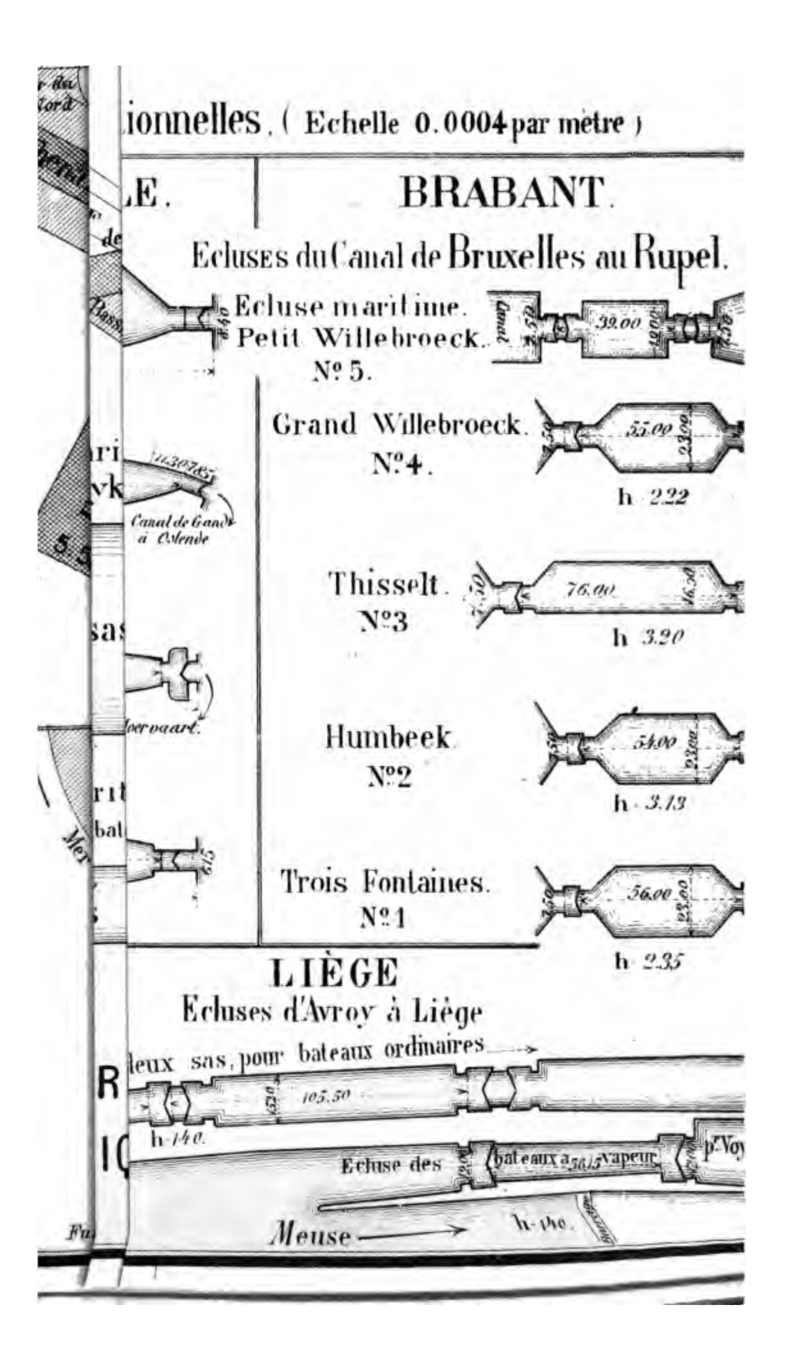
DE MAERE LIMNANDER



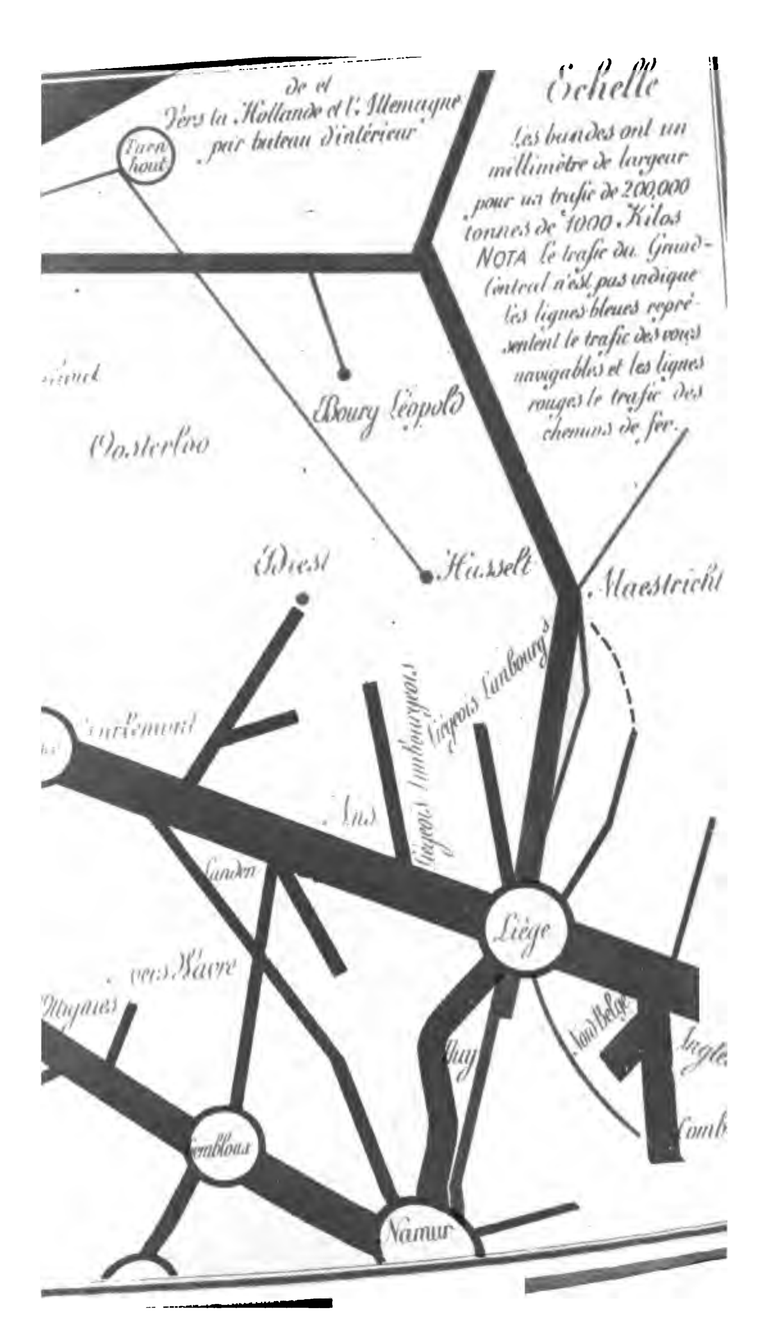
Escaut or.
Marais
du
Peel
Ft de Bath
Doel
Kieldrecht
Calloo
Beveren
Nieuwkerken
St Nicolas
Tamise
Rupelmonde
Baesrode
Puers
St Amand
Buggenhout
Opwyck
Bruxelles
Dilbeek
Anderlecht
Lennick St M.
Hal
Lembecq
Braine le Château
Tournai
Écaussines
Seneffe
Braine-le-Comte
Aubel
Henri-Chapelle
Dison
Eupen
Limbourg
Verviers
Ensival
Pepinster
Polleur
Baraque Michel
Sart
Spa
Francorchamps
Hautes Fagnes
Aix-la-Chapelle
La Vieille Montagne
Warge

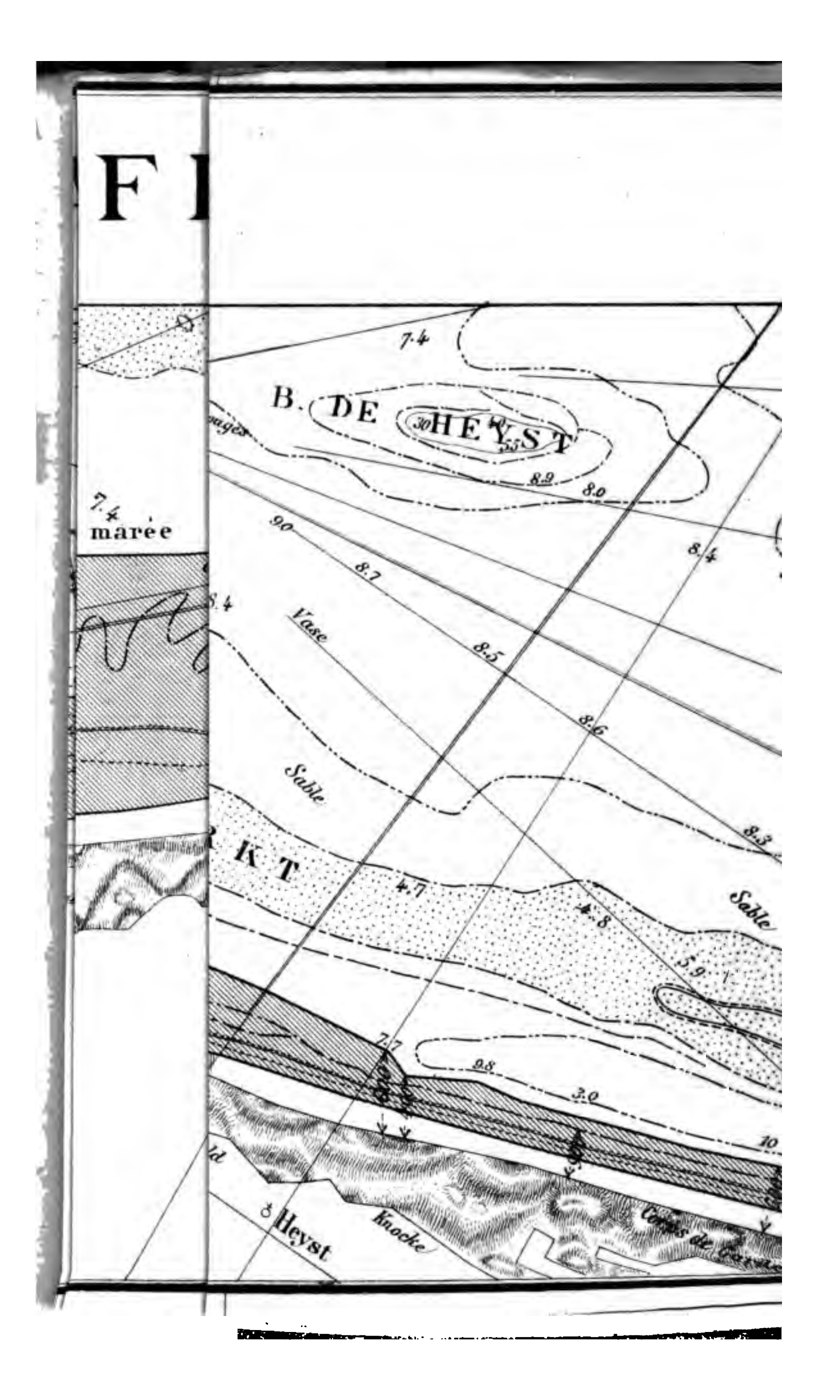


A
S
l'Escaut
Bocholt
Loozen
42k.350
Ecluse de garde
0k
Canal de Maastricht à Bois le Duc
L. 50 00
I. 7 00
n. 3
h. 2 06
ASSELT
Meuse non canalisée
MAASTRICHT
26k427
0K
Petit-Lanay
20k

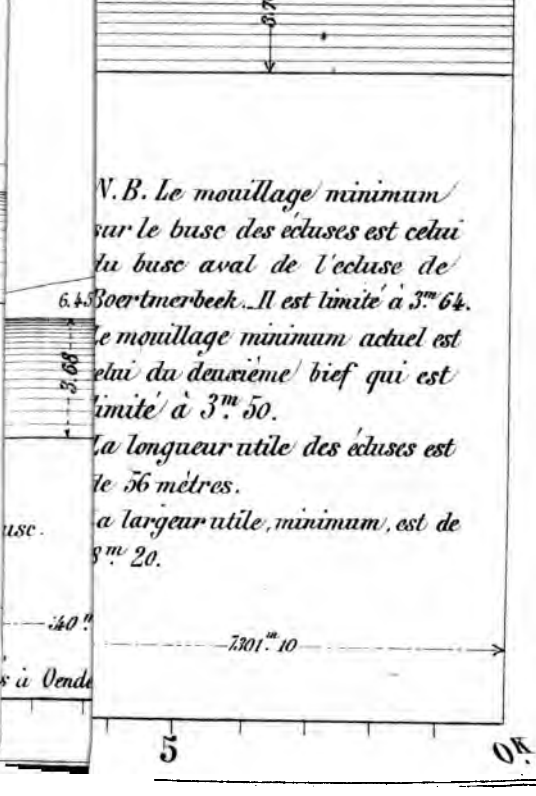


ionnelles. (Echelle 0.0004 par mètre)
LE.
BRABANT.
Ecluses du Canal de Bruxelles au Rupel.
Ecluse maritime.
Petit Willebroeck.
Nº 5.
Canal
39.00
Grand Willebroeck.
Nº 4.
55.00
h 2.22
Thisselt.
Nº 3
76.00
h 3.20
Humbeek
Nº 2
54.00
h 3.13
Trois Fontaines.
Nº 1
56.00
h 2.35
Canal de Gand à Ostende
LIÈGE
Ecluses d'Avroy à Liège
deux sas, pour bateaux ordinaires
105.50
h 1.40
Ecluse des bateaux à vapeur
Meuse


de et
Vers la Hollande et l'Allemagne
par bateau d'intérieur
Turn hout
Echelle
Les bandes ont un millimètre de largeur pour un trafic de 200,000 tonnes de 1000 Kilos
NOTA Le trafic du Grand-Central n'est pas indiqué
les lignes bleues représentent le trafic des voies navigables et les lignes rouges le trafic des chemins de fer.
Bourg Léopold
Oosterloo
Diest
Hasselt
Maestricht
Liégeois Limbourgeois
Liégeois Limbourg
Ans
Landen
vers Wavre
Liége
Huy
Nord Belge
Namur


F I
7.4
B. DE HEYST
30
5.5
8.9
8.0
ages
7.4
marée
9.0
8.7
8.4
Vase
8.5
8.6
Sable
8.3
K T
4.7
4.8
Sable
5.9
7.7
9.8
3.0
10.
Heyst
Knocke
Corps de Garde

LOUVAIN.



N.B. Le mouillage minimum sur le busc des écluses est celui du busc aval de l'écluse de Boortmerbeek. Il est limité à 3m 64.

Le mouillage minimum actuel est celui du deuxième bief qui est limité à 3m 50.

La longueur utile des écluses est de 56 mètres.

La largeur utile, minimum, est de 8m 20.

obtenue par le seul
deur suffisante pour

ne permet qu'un ti-

50, comme le permettent
du sas de Gand.
primer en réalisant
5.

nstruire les ponts de